

**GEMEENTE CUIJK EN PROVINCIE
NOORD-BRABANT**

Startnotitie m.e.r. randweg Haps

Definitief

GEMEENTE CUIJK EN PROVINCIE NOORD-BRABANT

Startnotitie m.e.r. randweg Haps

Definitief

Bestand : P:\prj100\CUY\007\cal\MER\Startnotitie\Startnotitie-3traces\2010
0520 Randweg Haps - Startnotitie mer.wpd

Project : CUY007

Gecontroleerd door : P.W.M. van Zandvoort

20 mei 2010



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding voor deze startnotitie	1
1.2	R.O. procedure	3
1.3	M.e.r. procedure	4
2	Nut en noodzaak randweg Haps	7
2.1	Probleemschets	7
2.1.1	Beste oplossend vermogen: randweg	10
2.2	Doelstelling voorgenomen activiteit	10
3	Ruimtelijke karakteristiek van het onderzoeksgebied	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Ruimtelijke structuur	14
3.2.1	Landschap	14
3.3	Geomorfologie	16
3.4	Bodem	18
3.5	Hydrologie	20
3.6	Natuur	20
3.7	Archeologie	21
3.8	Cultureel erfgoed	22
3.9	Verkeer	22
3.10	Hinder	23
3.10.1	Geluid	23
3.10.2	Luchtkwaliteit	23
3.10.3	Trillingen	24
3.10.4	Kabels en Leidingen	24
3.10.5	Externe veiligheid	24
3.10.6	Sociale aspecten	24
3.11	Bedrijven en voorzieningen	24
4	Tracé-alternatieven	25
4.1	Nulplus alternatief	25
4.2	Alternatief 1	26
4.3	Alternatief 2	27
4.4	Alternatief 3	28

5	Te onderzoeken effecten in het MER	30
5.1	Inleiding	30
5.2	Ruimtelijke structuur	31
5.3	Bodem en water	31
5.4	Natuur	31
5.5	Archeologie	32
5.6	Landschap en Cultuurhistorie	32
5.7	Verkeer	32
5.8	Geluid	34
5.9	Luchtkwaliteit	34
5.10	Trillingen	34
5.11	Kabels en leidingen	34
5.12	Externe veiligheid	34
5.13	Leemten in kennis	35
	 Afkortingen en begrippen	 36
	 Geraadpleegde literatuur	 39

Bijlagen

1	Procedure m.e.r.	B-1
---	-----------------------	-----

Tabellenlijst

	Tabel 1: Beoordelingskader	30
--	----------------------------------	----

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Zoekgebied	1
Afbeelding 2: N264 als schakel in het Regionaal Verbindend Wegennet	2
Afbeelding 3: Kerkstraat Haps	8
Afbeelding 4: N264 ter hoogte van aansluiting Zoetsmeerweg	8
Afbeelding 5: Lokkantseweg	9
Afbeelding 6: Zicht op Haps vanuit het zoekgebied	9
Afbeelding 7: Tracé 1	26
Afbeelding 8: Tracé 2	27
Afbeelding 9: Tracé 3	28
Afbeelding 10: Samenhang MER en bestemmingsplan	B-5

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor deze startnotitie

De gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant zijn voornemens de randweg Haps aan te leggen. De randweg is voorzien ten zuidoosten van Haps tussen de Wanroyseweg en De Bengels in het zoekgebied tussen de kern van Haps en de Rijksweg A73 (zie afbeelding 1). In opdracht van de gemeente Cuijk is door de Grontmij een verkenning uitgevoerd, waaruit blijkt dat een randweg zuidoostelijk van Haps voldoende oplossend vermogen heeft om de problematiek in Haps op te kunnen lossen.

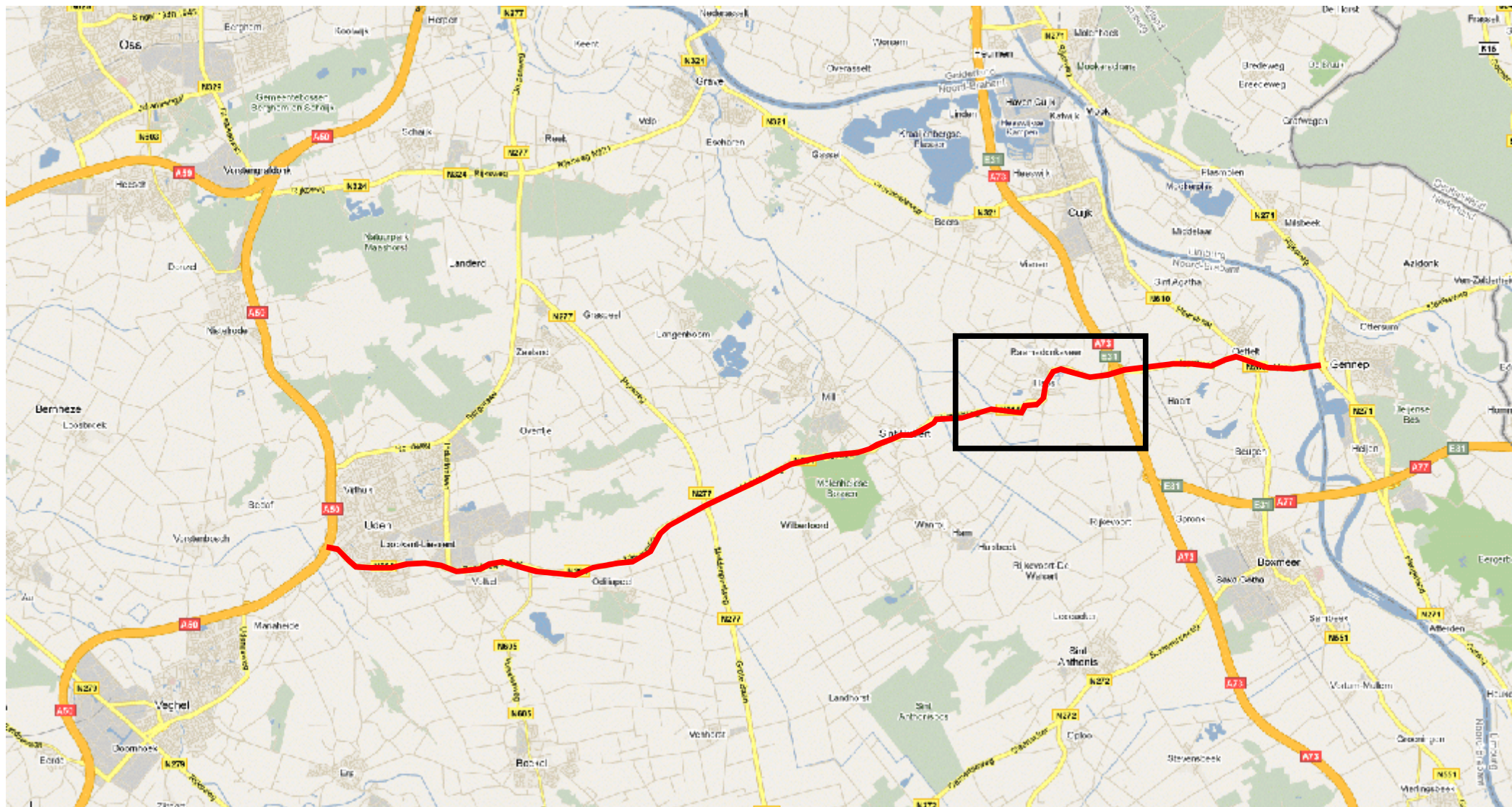
Afbeelding 1: Zoekgebied



Door de gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant is op 18 december 2008 een intentie-overeenkomst gesloten, voor het opstarten van een m.e.r.-procedure om de mogelijke tracé-alternatieven nader te onderzoeken en een afgewogen tracékeuze te kunnen maken. Formeel is realisatie van deze randweg niet m.e.r.-plichtig, maar uit oogpunt van zorgvuldigheid hebben gemeente en provincie er toch voor gekozen om door middel van een MER-studie te komen tot een uitgebreide afweging van alle alternatieven.

Problematiek Haps

De randweg heeft primair tot doel de huidige verkeersproblematiek en leefbaarheidsproblematiek in de kern van Haps op te lossen. Momenteel vervult de N264 een belangrijke functie in de afwikkeling van het doorgaand verkeer in het Land van Cuijk. De N264 vormt de verbinding tussen de A50 enerzijds en de A73 anderzijds.



Deze regionale verkeersfunctie komt binnen de kern Haps in conflict met de verblijfsfunctie. Er rijdt veel gemotoriseerd verkeer door de kern van Haps, via de N264 (Sint Hubertseweg / Oeffeltseweg). Dit leidt tot een verslechterde bereikbaarheid en tot leefbaarheidsproblemen zoals geluidsoverlast, luchtverontreiniging, trillingshinder, verkeersonveiligheid en een slechte oversteeikbaarheid (zie verder hoofdstuk 2). In de toekomst nemen de verkeersintensiteiten verder toe, deels door autonome groei van de automobiliteit, deels door de verkeersaantrekkende werking die uitgaat van ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw en met name de realisatie van het Regionaal Bedrijventerreinen Laarakker (RBL).

Op basis van de uitgevoerde "Verkenning N264" (Grontmij juni 2008) is een alternatievenstudie uitgevoerd voor de aanleg van een randweg. Uit deze verkenning blijkt dat de bestaande komtraverse ruimtelijk beperkte mogelijkheden biedt tot aanpassingen die leiden tot een Duurzaam Veilige inrichting en verbetering van de geconstateerde problemen. De verkenning geeft aan dat de problemen verminderd kunnen worden door de aanleg van een randweg. De gemeente heeft, in nauw overleg met de provincie Noord Brabant het initiatief genomen voor de MER-studie. De provincie vervult in deze een stimulerende en toetsende rol. In de MER-studie wordt rekening gehouden met provinciale beleidsuitgangspunten voor verkeer en vervoer, zoals opgenomen in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan. In de MER-studie worden alle noodzakelijke onderzoeken en procedures uitgevoerd, waaronder het doorlopen van de m.e.r. procedure. De MER-studie resulteert in een document op basis waarvan een bestemmingsplan voor een tracé voor een randweg wordt opgesteld.

De provincie heeft de plannen voor de realisatie van een randweg bij Haps opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (B-MIT) 2010 - 2014, het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP).

Onderdeel van het raadsbesluit en de intentieovereenkomst is het opstarten van de m.e.r. procedure voor de randweg. Deze startnotitie is het document waarmee de m.e.r. procedure formeel wordt gestart. Vooruitlopend op de startnotitie is reeds overleg gevoerd met een klankbordgroep. Mede aan de hand van hun inbreng is ook reeds een tracé-studie opgesteld, waarbij uiteindelijk afgewogen is gekomen tot drie tracés en het nulplus-alternatief die in het vervolg nader zullen worden onderzocht. Deze tracé-studie is als bijlage bij deze startnotitie gevoegd.

1.2 R.O. procedure

Aanleg van de randweg past niet binnen de vigerende bestemming. Voor de randweg wordt daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het bestemmingsplan krijgt de randweg een concrete (eind) bestemming, waarmee een ruimtelijk-planologische basis ontstaat voor de aanleg van de weg.

1.3 M.e.r. procedure

M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. Milieueffectrapportage (m.e.r.) is het in beeld brengen van de milieugevolgen van een besluit, vóórdat het besluit wordt genomen. Zo kan de overheid die het besluit neemt (het bevoegd gezag) de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken. De m.e.r. is erop gericht het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in het plan- en besluitvormingsproces te betrekken. In de m.e.r. worden keuzen ten aanzien van de ruimtelijke inrichting en het programma van het plangebied afgewogen op basis van milieueffecten. M.e.r. heeft tevens tot doel de planvorming te structureren. Dit geschiedt middels een aantal producten en een aantal procedurele stappen (zie verder bijlage 1). De belangrijke aspecten van de m.e.r. zijn:

- Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit;
- Het onderzoek naar mogelijke alternatieven met hetzelfde doelrealiserend / oplossend vermogen maar minder negatieve milieueffecten;
- De mogelijkheid van inspraak van derden;
- De onafhankelijke toets van het onderzoek en de procedure.

Het doel van de m.e.r. voor de randweg Haps is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Specifiek doel van de m.e.r. voor de randweg is het streven naar één optimaal alternatief, een alternatief dat EN het beste voldoet aan de doelstelling EN tot de minste hinder leidt. Dit wordt nagestreefd door op voorhand gemotiveerd te zoeken naar het meest optimale tracé binnen het zoekgebied.

Nevendoel van de m.e.r. voor de randweg is het onderzoeken of er naast de randweg nog aanvullende maatregelen in en rond Haps nodig zijn om de verkeers- en leefbaarheidssituatie (verder) te verbeteren.

Noodzaak m.e.r.

De aanleg van nieuwe infrastructuur over een lengte van 5km of meer is m.e.r. plichtig, conform het besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2009 (VROM 2009) voor zover het aanleg van een hoofdweg, autosnelweg, autoweg of een weg met vier of meer rijstroken betreft. Hoewel dit in casu niet het geval is hebben gemeente en provincie er toch voor gekozen een m.e.r. te doorlopen om zo te komen tot een zorgvuldige afweging van de alternatieven. Er is derhalve sprake van een vrijwillige procedure.

De m.e.r. is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r. plichtige activiteit (de aanleg van de randweg), mogelijk maakt. In dit geval betreft dit het bestemmingsplan. Omdat de m.e.r. gekoppeld is aan een concreet besluit, betreft het een zogenaamde besluit-m.e.r. (ook wel project-m.e.r. of inrichtings-m.e.r. genoemd).

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In de procedure treden als initiatiefnemers op:

- College van B&W van de gemeente Cuijk (penvoerder);
- College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is de Gemeenteraad van de gemeente Cuijk.

Startnotitie

Doel van de startnotitie is de informatie, die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken, te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast is in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

De startnotitie is bedoeld om 'een ieder' en de wettelijke adviseurs te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Dit is de basis voor de inspraak. Specifieke aspect van deze startnotitie voor de randweg is dat gemotiveerd op voorhand een zoekgebied geselecteerd is en dat al in de startnotitie onderzocht wordt waar in het zoekgebied de randweg het beste gesitueerd kan worden. De startnotitie beschrijft, bij wet voorgeschreven:

- Het probleem dat aan het voornemen ten grondslag ligt;
- Het doel dat met het voornemen wordt beoogd;
- De voorgenomen activiteit;
- Mogelijke alternatieven;
- De huidige milieusituatie;
- De verwachte milieueffecten;
- Het vigerende beleidskader;
- De procedure.

Deze startnotitie is de formele start van de m.e.r. voor de randweg Haps.

Inspraak

Deze startnotitie wordt door het bevoegd gezag in procedure gebracht en 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk een inspraakreactie op de startnotitie te geven. De inspraak is met name bedoeld voor een inhoudelijke toets van de werkwijze en de effectbeschrijvingen zoals die in de startnotitie zijn weergegeven. Tijdens de inspraakperiode wordt een informatie-avond gehouden waarbij de startnotitie en de mogelijkheden tot inspreken worden toegelicht.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan het bevoegd gezag:

Gemeente Cuijk
t.a.v. mevrouw M. Hermanussen
Postbus 10001
5430 DA Cuijk

Alle zienswijzen dienen schriftelijk te worden ingediend. Een onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) geeft op basis van de startnotitie en de inspraakreacties een advies voor de richtlijnen, op basis waarvan het bevoegd gezag (de gemeenteraad) richtlijnen vaststelt.

Nieuwe wet- en regelgeving

Vanaf 1 juli 2010 treedt ten aanzien van de m.e.r.-procedures nieuwe wet- en regelgeving in werking. Deze herziening leidt tot een belangrijke verlaging van de regel- en lastendruk en leidt tot een meer samenhangend systeem van milieubeoordelingen voor plannen en projecten. Kortweg betreft dit de volgende veranderingen:

- besluit-m.e.r. wordt project-m.e.r.;
- de Commissie m.e.r. hoeft in de richtlijnenfase niet meer verplicht om advies te worden gevraagd. De Commissie kan op verzoek vrijwillig ingeschakeld worden om te adviseren over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport of over de kwaliteit van het MER;
- er bestaat niet langer een verplichting voor het opstellen van een startnotitie;
- er hoeft niet langer gekomen te worden tot een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

De wetgever stelt dat wanneer de Richtlijnen voor 1 juli 2010 zijn vastgesteld men op de oude voet verder mag gaan. Ondanks dat deze datum niet gehaald wordt voor wat betreft het vaststellen van de Richtlijnen is in samenspraak met de gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant besloten toch op de ingeslagen weg verder te gaan. Er is reeds een communicatie-traject met belanghebbenden gestart en er is reeds een tracéstudie opgesteld als resultaat van deze communicatie. De startnotitie wordt dan ook vrijwillig ter raadpleging naar de Commissie m.e.r. gestuurd.

2 Nut en noodzaak randweg Haps

2.1 Probleemschets

Tussen de A50 in Uden en de Maas loopt de N264 door de kernen St. Hubert, Haps en Oeffelt. Tussen Haps en Oeffelt kruist de N264 de A73. Door de aanleg van de A73 in begin jaren '90 en meer recentelijk de A50 is er qua verkeersbeeld veel veranderd in dit gebied. Natuurlijk bieden beide snelwegen een kwalitatief hoogwaardige ontsluiting aan de gehele regio, maar beide wegen brengen ook verkeer naar de regio, dat gebruik maakt van het regionale wegennet, zoals de N264. De N264 vervult met name een belangrijke regionale ontsluitingsfunctie voor het oost-west georiënteerde verkeer. Het aandeel zwaar verkeer is dan ook hoog te noemen.

Door de toegenomen verkeersdruk wordt in de kern Haps een leefbaarheidsprobleem ervaren. Dit probleem uit zich als volgt:

- Onveilige verkeerssituaties, met name ter plaatse van de school;
- Een slechte oversteekbaarheid en daardoor barrièrewerking;
- Een verminderde aantrekkelijkheid van het centrum;
- Geluidsoverlast;
- Luchtverontreiniging;
- Trillingshinder.

Door realisatie van het RBL zal de hoeveelheid doorgaand verkeer door Haps verder toenemen. Tevens ontstaat het gevaar op ongewenste sluiproutes door het buitengebied (De Bengels, Lokkantseweg). (Grontmij, juni 2008).

De verslechterde bereikbaarheid heeft ook een negatief effect op de regionale bereikbaarheid richting A73. Door de autonome groei van Haps (nieuwe woon- en werklocaties) en de groei van de (auto)mobiliteit bestaat volgens de rapportage van Grontmij de verwachting dat de verkeersintensiteit op de wegen in en rond Haps steeds groter wordt. Ook op omliggende wegen wordt een toename van de verkeersbelasting verwacht.

De foto's op de volgende pagina's geven een indruk van de verkeerssituatie in en rond Haps.

Afbeelding 3: Kerkstraat Haps



Afbeelding 4: N264 ter hoogte van aansluiting Zoetsmeerweg



Afbeelding 5: Lokkantseweg



Afbeelding 6: Zicht op Haps vanuit het zoekgebied



2.1.1 **Beste oplossend vermogen: randweg**

In de nota 'Verkenning N264' (Grontmij, 2008) is gesteld dat een randweg zuid-oostelijk van Haps voldoende oplossend vermogen heeft om de hierboven geschetste problematiek op te lossen. Tevens kan hiermee worden ingespeeld op de toekomstige ontsluiting van het RBL. Doel van de randweg is enerzijds verbetering van de bereikbaarheid van en leefbaarheid in de kern Haps en de omgeving, zowel lokaal als regionaal:

- Afname van de verkeersintensiteit in de kern (lokaal);
- Afname van het aandeel vrachtverkeer in de kern (lokaal);
- Optimaliseren van de verbinding tussen A73 en A50 (regionaal);
- Afname van de reistijd van/door Haps richting A73 en A50 (regionaal).

Anderzijds moet de randweg resulteren in verbetering van de leefbaarheid in de kern:

- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Verbetering van de oversteekbaarheid;
- Bijdrage aan de verbetering van de aantrekkelijkheid van het centrum;
- Afname van de geluidbelasting op de woninggevels langs de weg in de kern;
- Afname van de concentraties lucht verontreinigende stoffen in de kern;
- Afname van de trillingshinder.

Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de randweg tot zo min mogelijk hinder moet leiden, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met bestaande waarden en functies.

Bestaande situatie verbeteren

Naast alternatieven voor een randweg dient in de studie ook het opwaarderen van de bestaande situatie te worden meegenomen, het zogenaamde Nul-plus-alternatief. In de kern is reeds een aantal verkeersmaatregelen getroffen, met name bij de school. Echter, de inrichting voldoet nog niet aan een Duurzaam Veilige inrichting van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

2.2 **Doelstelling voorgenomen activiteit**

De voorgenomen activiteit behelst de aanleg van een randweg zuidoostelijk van Haps. De randweg moet een volwaardige verbinding vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg en moet daarom aan een aantal eisen voldoen. De volgende randvoorwaarden ten aanzien van de functie, vormgeving en gebruik van de weg worden meegegeven:

- Duurzaam Veilige inrichting;
- Functie: gebiedsontsluitingsweg (binnen en buiten de bebouwde kom)
- Maximale snelheid: 80 km/u buiten bebouwde kom, 50 km/u binnen de bebouwde kom;
- Obstakelvrije zone minimaal 4,5 m;
- Bermsloot aan weerszijden;
- Eventueel parallelwegen voor bereikbaarheid percelen en ontsluiting woningen;
- Eventueel fietspaden voor een logische verbinding met het bestaande fietsnetwerk.

Om maximaal oplossend vermogen te bereiken dient aan een aantal voorwaarden voldaan te worden bij het bepalen van de tracés:

- voorkomen van omrij-afstanden. Wanneer de route door de kern Haps aantrekkelijker blijft zal de randweg niet of nauwelijks door doorgaand verkeer gebruikt worden;
- om het gebruik van de randweg voor doorgaand verkeer maximaal te laten zijn dient de randweg vanuit de A73 en vanuit de richting Mill / Uden de logische route te zijn. Men dient als het ware af te slaan wanneer men herkomst of bestemming in Haps heeft;
- gelet op de ontwikkeling van het RBL is een directe ontsluiting van het RBL op de randweg wenselijk;
- de barrièrewerking van de randweg dient minimaal te zijn;
- de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen dient gewaarborgd te zijn. Er zijn dus enkele aansluitingen op het onderliggend wegennet noodzakelijk;
- landschappelijke inpassing met ruimtereservering voor realisatie van onder andere ecologische verbindingzones;
- zo min mogelijk hinder voor bestaande functies in en rond zoekgebied, specifiek rekening houdend met:
 - agrarische bedrijvigheid en eigendommen in het zoekgebied.
 - relatie (landschappelijk en functioneel) Haps;
 - (maatschappelijke) voorzieningen, woningen, school;
 - natuur- en cultuurhistorische waarden;
 - realisatie Regionaal Bedrijventerrein Laarakker.

Proces afweging alternatieven

In het MER zal binnen het zoekgebied voor de drie alternatieven worden gezocht naar een optimale ligging voor de randweg. Streven hierbij is door milieu "aan de voorkant" in het ontwerpproces in te brengen, te komen tot één voorkeurstracé dat EN het beste voldoet aan de doelstellingen en eisen EN het beste ingepast is in het zoekgebied.

Om dit te bereiken worden eerst het technisch Programma van Eisen voor de randweg en de kansen, belemmeringen en aandachtspunten vanuit de omgeving met elkaar geconfronteerd. Op het moment van schrijven van deze startnotitie zijn reeds vijf tracés besproken met belanghebbenden, zoals gemeente, provincie en klankbordgroep. Op basis hiervan zijn enkele tracés beoordeeld en besproken met de belanghebbenden. Uiteindelijk is in samenspraak met gemeente en provincie bepaald dat naast het nul-plus-alternatief drie tracé-alternatieven in het onderzoek worden betrokken.

Uitdrukkelijk wordt hier vermeld dat alle tracé-alternatieven zich in het weergegeven zoekgebied dienen te bevinden. De Verkenning heeft immers uitgewezen dat een randweg zuid-oostelijk van Haps het meest haalbaar is en het hoogste oplossend vermogen biedt.

In het volgende hoofdstuk wordt dieper ingegaan op het onderzoeksgebied, waarna in hoofdstuk 4 de diverse tracé-alternatieven aan bod komen.

3 Ruimtelijke karakteristiek van het onderzoeksgebied

3.1 Inleiding

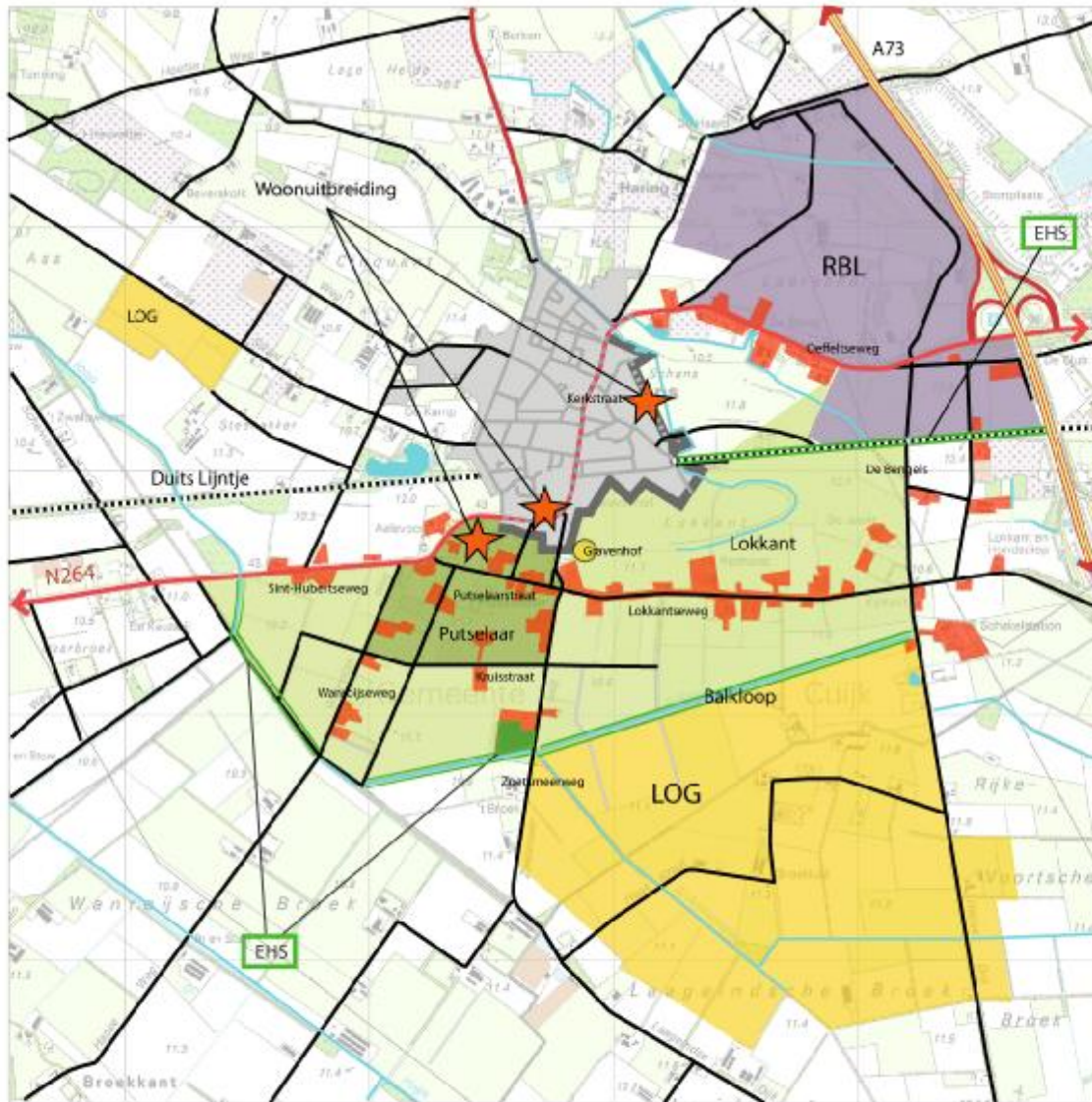
De plan- en besluitvorming rond de randweg duurt naar verwachting enkele jaren, evenals de voorbereiding van de realisatie en de daadwerkelijke aanleg. In het MER worden de effecten van de randweg dan ook niet vergeleken met de huidige milieusituatie, maar met de toekomstige milieusituatie zonder randweg. Als referentiejaar is 2020 genomen. De referentiesituatie is de toekomstige ontwikkeling van het gebied zonder randweg (autonome ontwikkeling). Basis voor de autonome ontwikkeling is de huidige situatie plus de verwachte ontwikkelingen op basis van (vastgestelde) besluiten en beleidsdocumenten. Hierbij wordt niet alleen naar toekomstige ontwikkelingen in het zoekgebied voor de randweg gekeken, maar ook naar ontwikkelingen elders. Ontwikkelingen elders hebben weliswaar geen ruimtelijke relatie met de randweg, maar leiden mogelijk wel tot een andere verkeersintensiteit en -afwikkeling.

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in en rond het gebied zijn:

- Bedrijventerrein Laarakker Noord en Zuid (RBL);
- Landbouwontwikkelingsgebied (LOG) Ass en Rijkevoort;
- Kleinschalige woningbouw ter plaatse van de Schans (oostzijde Haps);
- Kleinschalige woningbouw Haps-Zuid en Putselaar.

De kaart op de volgende pagina laat de huidige situatie zien inclusief de voornaamste ruimtelijke ontwikkelingen.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per milieuthema een beschrijving gegeven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. Daar waar nu nog (te) weinig milieu informatie aanwezig is, wordt dit aangegeven en wordt gesteld dat het in het MER zal worden aangevuld. Het totaal aan milieuthema's en -aspecten wordt beoordelingskader genoemd.



3.2 Ruimtelijke structuur

Bij het bureauonderzoek zijn gegevens verzameld over de landschappelijke en cultuurhistorische waarden binnen het onderzoeksgebied. Er is gebruik gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Brabant en de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Cuijk (Jansen/Roymans 2002). Aanvullende historische informatie is verkregen uit beschikbaar historisch kaartmateriaal, waaronder het minuutplan uit 1811-1832, de topografische militaire kaart uit 1830-1850 (nettekening, bladen 46-1 en 46-3) en uit 1850-1864 (Bonneblad, kaartnummer 46), de veldminuut uit 1843, en een topografische kaart van 1894 (Uitgeverij Nieuwland 2005, no. 591). Om inzicht te krijgen in de opbouw en ontwikkeling van het landschap zijn onder andere de bodemkaart en de geomorfologische kaarten van Noord-Brabant gebruikt. Deze gegevens zijn aangevuld met relevante informatie uit beschikbare achtergrondliteratuur.

3.2.1 Landschap

Haps is gesitueerd in de overgangszone tussen de rivierterrassen van de Maas en de riviergeul, met de kenmerken van een zgn. vlechtende rivier. Deze rivierafzettingen dateren uit het eind van de laatste ijstijd (ca. 13.000 - 10.000 jaar geleden). Het patroon dat typisch is voor de vlechtende rivier, is ontstaan doordat puin, grind en zand van de Maas, afgezet in rivierterrassen, tijdens de smeltwaterperiodes doorsneden werd met kleine geulen die door elkaar heen lopen. Tussen deze kleine geulen zijn de stroomruggen ontstaan, wat een vlechtpatroon oplevert. Deze stroomruggen, welke eventueel nog verder opgestoven zijn met zand tot rivierduinen, zijn de latere vestigingsgebieden, en het onderliggende vlechtpatroon is dan ook de reden van het ontstaan van verspreide bewoning op 'eilanden'.

Op de terrassen zelf zijn ook eolische zandruggen ontstaan en hier concentreert de bewoning zich eveneens op en rond deze zones. Na de ijstijd is de fluctuatie van de waterstanden van de Maas kleiner geworden omdat de piekafvoeren tijdens de smeltwaterperiode zijn verdwenen. De rivier kon zodoende meanderen in een riviergeul, relatief ver van de dorpskern van Haps. Recente overstromingen in 1799, 1809, 1820, 1861, 1880 en 1926.

Het huidige landschap in de zoekzone karakteriseert zich door een open, agrarisch landschap met mooie laanstructuren, verdeeld in twee grootschalige delen (Lokkant en deel tussen Lokkant en Balkloop) en een kleinschalig deel (Putselaar). De laanbeplanting is voornamelijk zomereik (*Quercus robur*) die in verschillende perioden is aangeplant, de oudste bomen rond 100 jaar en de laatste aanplant rond 20 jaar geleden.

De kaart op de volgende pagina laat de beleving van het landschap zien.



Verklaring

-  Enkeerdgronden
-  Vooroorlogse ontginningen
-  Buurtschap Putselaar
-  Duits lijntje
-  Laanstructuren
-  Steilranden, fossiele riviergeul
-  Monumentale gebouwen
-  Zichten
-  EHS
-  Harde dorpsrand

Zichten van boven naar beneden:



Tracéstudie Randweg Haps

Landschapsanalyse

Gemeente Cuijk

project: CUY007
 tekening: 10-0880
 status: def.
 schaal: n.v.t.
 27|04|2010



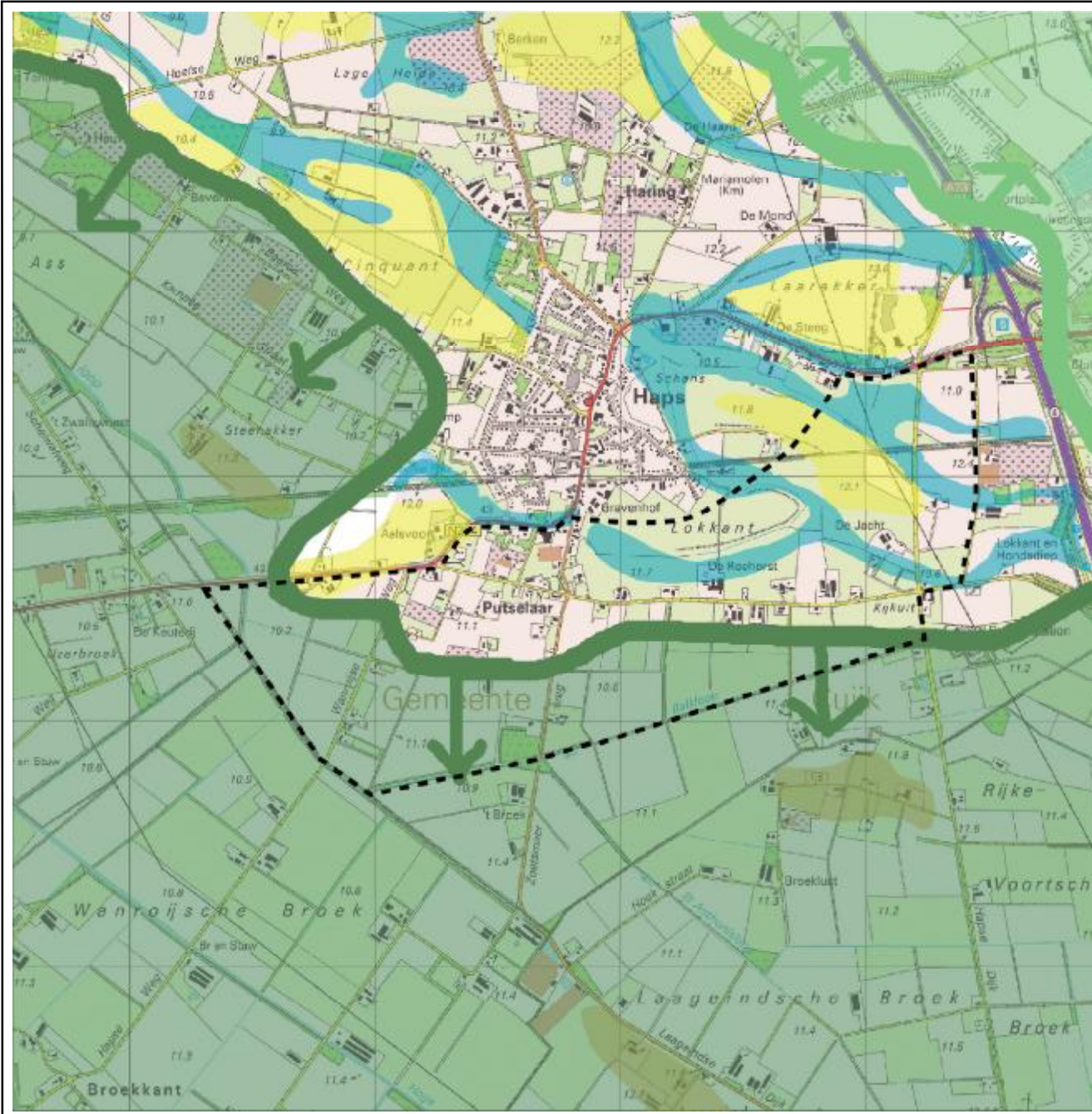
De agrarische bedrijven zijn grotendeels jong en actief, waarbij de activiteit zich concentreert rond veeteelt, met name melkveehouderij. De agrarische terreinen zijn daarom voornamelijk in gebruik als weidegebied/hooiland. Op een deel van de Lokkant en op het deel tussen Lokkant en Balkloop is tarwe ingezaaid. Op enkele akkers wordt maïs verbouwd. Het deel van Lokkant tot Balkloop wordt gekenmerkt door een grootschalig, open landschap met regelmatige perceelsstructuur. Het ontginningspatroon is karakteristiek en ongewijzigd. De Lokkantseweg zelf is een laan met aanpalende hoeven en een belangrijke blikvanger in het zoekgebied. Ondanks het huidige gebruik als akkerland is de waarde als landbouwgrond lager dan de waarde van de oude enkeerdgronden. De oude enkeerdgronden en de slenken op de Lokkant en de Schans zijn verkaveld en aan de dorpsranden verrommeld, maar nog altijd open en agrarisch. Deze gronden worden bijzonder gewaardeerd als landbouwgronden. Ook bevinden zich enkele karakteristieke landschappelijke elementen in deze zones: de waterloopjes en de steilranden. Deze elementen worden eveneens gewaardeerd en onderhouden door de eigenaren. Deze gronden worden echter ruimtelijk in tweeën gesplitst door het Duits lijntje.

3.3 Geomorfologie

In vrijwel het gehele zoekgebied is een duidelijke geomorfologische structuur zichtbaar. De kleine kern van Haps is gelegen op een hoger gelegen terrasrestrug, temidden van zeer oude akkers met enkele hoeven op de zandige welvingen. Het dorp heeft zich uitgebreid door verdichting in de kern en langs de verbindingswegen die eveneens over de hoogst gelegen gronden lopen richting de dorpen Cuijk, Wanroij en Rijkevoort.

Een in het landschap duidelijk herkenbare, ellipsvormige geul bevindt zich zuid-oostelijk van het centrum, d.w.z. centraal in het zoekgebied. Het zoekgebied omvat, behalve de geulen en ruggen van de vlechtende rivier, eveneens een deel terrasgronden. Deze bevinden zich aan de zuidzijde van de Lokkantseweg en verder ten zuiden van de Putselaarstraat. In de noord-oostelijke hoek van het zoekgebied is het begin aanwezig van de terrasvlakte van de rivierbedding.

De kaart op de volgende pagina laat de geomorfologie van het plangebied zien.



Verklaring



Maasterras



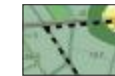
Terrasgronden Maasgeul



Rivierduinen



Fossiele armen vlechtende rivier



Zoekgebied

Tracéstudie Randweg Haps

Geomorfologie

Gemeente Cuijk

project: CUY007

tekening: 10-0875

status: def.

schaal: n.v.t.

27|04|2010

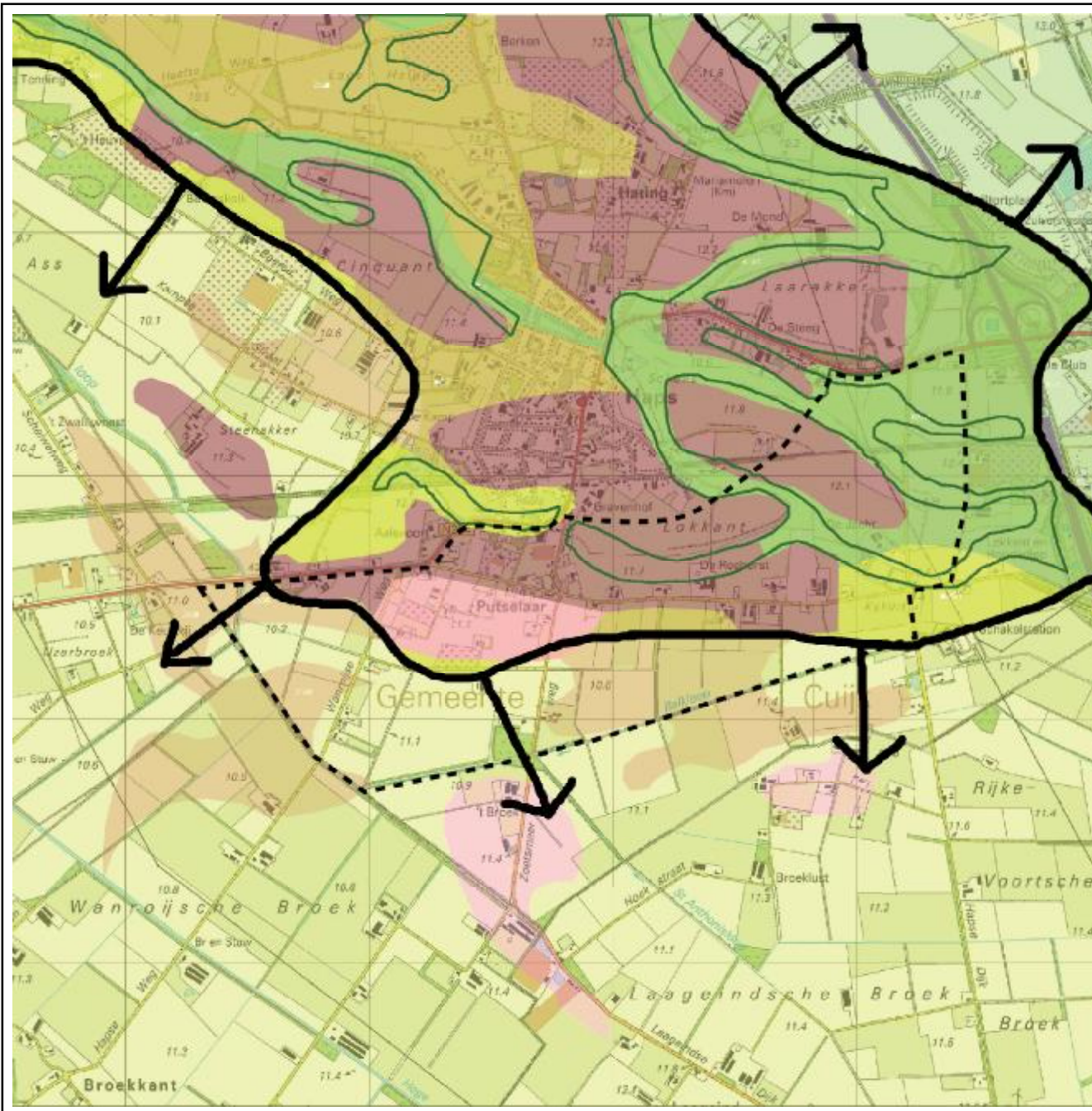


3.4 Bodem

Op de traditionele akkers, grotendeels beslaan deze de zandige ruggen, is een bijzonder bodemtype te vinden, de enkeerdgronden ofwel esdekgronden. De bodemkaart geeft voor het plangebied hoge bruine enkeerdgronden van leemarm en zwak lemig fijn zand respectievelijk lemig fijn zand aan (code bEZ21 en 23 op kaart).

Enkeerdgronden zijn zandgronden met een meer dan 50 cm dikke, humushoudende, onvergraven bovengrond die ontstaan is door opmesting met zandrijke potstalmest. In de geulen van het plangebied liggen poldervaaggronden met lichte zavel in oude rivierklei (code KRn1). Deze gronden zijn vrij licht, goed doorlucht met ondiepe roestverschijnselen (poldervaaggronden) en ze hebben een goede, natuurlijke ontwatering. Een ander bijzonder bodemtype is te vinden onder het zuidelijk deel van Putselaar dat tegen de terrasgronden aan ligt, de veldpodzolgronden (code Hn21) van leemarm en zwak lemig fijn zand. Hier heeft plaggenbemesting plaatsgevonden vanuit het heidegebied op de terrasgronden. De terrasgronden zijn bedekt door een zandige laag (eerdgronden, pZn21 en 23 zowel als vlakvaaggronden Zn30).

De kaart op de volgende pagina visualiseert de ligging van de diverse bodemtypen.



Verklaring

-  Enkeerdgronden
-  Podzolbodems
-  Terrasrestgronden (droog)
-  Terrasrestgronden (vochtig)
-  Poldervaaggronden
-  Fossiele geulen vlechtende rivier
-  Maasterrassen
-  Zoekgebied

Tracéstudie Randweg Haps

Bodem
Gemeente Cuijk

project: CUY007
tekening: 10-0876
status: def.
schaal: n.v.t.
27|04|2010



3.5 Hydrologie

Haps ligt in het rivierengebied van de Maas dat ook wel de Slenk van Venlo wordt genoemd. Het rivierengebied kent twee watervoerende pakketten en de globale grondwaterstroming is noordwestelijk gericht. Het begin van het eerste watervoerende pakket is hier vrij ondiep (5m–mv). Hierdoor is het hydrologisch systeem gevoelig voor lokale beïnvloeding van de waterkwaliteit en de waterkwantiteit. De dikte van het tweede watervoerende pakket is ca. 20m.

Op de enkeerdgronden bevinden zich infiltratiegebieden. Hier komen diepere grondwaterstanden tot een GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) ca. 1,60m –mv, afgewisseld met zogenaamde intermediaire gebieden.

De voornaamste waterlopen in het zoekgebied zijn de Sint Anthonisloop en de Balkloop, gelegen aan de west- en zuidrand van het zoekgebied, en de centraal gelegen slenk met beekjes. De Balkloop is belangrijk voor het hydrologisch systeem in de regio. Deze waterloop voert zijn overtollige regenwater af naar de Lage Raam, en bij gestremde lozing op de Maas wordt water vanuit gemeente Boxmeer via de Balkloop en de Lage Raam richting Maas afgevoerd.

Het reliëf is gering, van 13 m op de hoogste stroomruggen tot 9,50 m in de slenken.

3.6 Natuur

De bescherming van zowel inheemse als uitheemse, in het wild levende planten- en diersoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet bevat een algemeen (passief) beschermingsregime voor aangewezen planten- en diersoorten. Daarnaast zijn in de Flora- en faunawet beschermde leefgebieden aangewezen voor de instandhouding van beschermde soorten. De Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn zijn in onze nationale Flora- en faunawet geïmplementeerd.

Wat betreft de flora is het verboden om beschermde soorten uit te steken, te vernielen, te beschadigen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (artikel 8 Flora- en faunawet). Ten aanzien van fauna geldt dat het verboden is beschermde dieren in hun natuurlijke leefomgeving te doden of te verwonden, opzettelijk te verontrusten of voortplantingsplaatsen (bijvoorbeeld nesten) te verstoren, te beschadigen of weg te nemen (artikel 9 t/m13 Flora- en faunawet).

Voor het verrichten van ingrepen die een nadelig effect hebben op beschermde flora en fauna is in principe een ontheffing ex. artikel 75 van de Flora- en faunawet noodzakelijk. In het Besluit van 10 september 2004 (AMvB artikel 75) wordt onderscheid gemaakt in de algemeenheid van soorten en de noodzaak voor ontheffingaanvraag. De beschermde soorten zijn daartoe ingedeeld in een drietal categorieën (tabellen):

1. algemene soorten;
2. 'overige' soorten en alle vogelsoorten;
3. soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn en soorten van bijlage I van de AMvB.

Voor algemene soorten (tabel 1, AMvB artikel 75) geldt een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet voor wat betreft activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud, bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkeling. Voor andere activiteiten is een ontheffing nodig. Een ontheffingaanvraag wordt getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets).

Voor 'overige' soorten (tabel 2, AMvB artikel 75) en alle vogelsoorten geldt dat voor activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud, bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkeling vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet wordt verleend, mits de activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister goedgekeurde gedragscode. Voor andere activiteiten is een ontheffing nodig. Voor ontheffingaanvragen geldt de lichte toets (zie algemene soorten), doch ontheffingaanvragen voor alle vogelsoorten worden onderworpen aan de uitgebreide toets (zie streng beschermde soorten).

Uit de Verordening Ruimte (ontwerp) blijkt dat binnen het zoekgebied voor de randweg een aantal percelen is aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur. Het betreft veelal strookvormige gebieden: de oevers van de St Anthonisloop en de oevers van de Balkloop. Daarnaast is het bosperceel aan de Zoetsmeerweg en de Balkloop aangewezen als EHS. Een klein perceel aan de Kruisstraat is in de Verordening Ruimte niet langer aangewezen als EHS; in het Natuurbeheerplan is dit nog wel het geval.

Het meest nabij gelegen Natura2000-gebied bij het zoekgebied voor de randweg Haps is het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. Dit gebied bevindt zich op ruim 4 kilometer ten oosten van het zoekgebied. De Oeffelter Meent is gelegen in de Maasuitwaarden ten noorden van Oeffelt en ten oosten van Sint Agatha. Tussen het zoekgebied voor de randweg en het Natura2000-gebied zijn de wegen A73 en N610 en de kern Oeffelt gelegen. Gezien de aanzienlijke afstand tussen het zoekgebied voor de randweg en de Oeffelter Meent kan worden uitgesloten dat de aanleg van de randweg van invloed zal zijn op het Natura2000-gebied.

3.7 Archeologie

Op basis van de beschikbare geologische, archeologische en historische gegevens kan worden ingeschat dat er binnen het zoekgebied archeologische resten kunnen worden aangetroffen. Het zuidelijke en het uiterst noordelijke deel van het onderzoeksgebied maken deel uit van een terrasvlakte die wordt afgedekt met dekzand. Het centrale deel maakt deel uit van een terrasrestrug die gedeeltelijk en dan met name rondom Haps, wordt afgedekt door een esdek. Dit esdek is vanaf de Late Middeleeuwen opgebracht. De dikte van het esdek is onbekend.

3.8 Cultureel erfgoed

De cultuurhistorische elementen in het zoekgebied zijn divers. In eerste instantie is het zgn. Duits Lijntje van belang. Deze vroegere spoorverbinding liep tussen Vlissingen en Berlijn en heeft vanaf 1873 tot 1950, en deels tot in 2004 gefunctioneerd. De rails zijn deels verwijderd, maar de spoordijk is grotendeels intact. Over deze spoorlijn loopt buiten de bebouwde kom van Haps een ecologische verbindingzone.

Vervolgens is het van belang het regelmatige ontginningspatroon te noemen van het zoekgebied tussen Lokkant en Balkloop. Dit deel is zoals vermeld in de vroege 20e eeuw ontgonnen, en vrijwel onaangetast. Dit landschap vormt een waardevolle ruimtelijke eenheid, samen met de Lokkantseweg en de Balkloop.

Beschreven objecten (provincie Noord-Brabant) in het zoekgebied:

- Gravenhof 1 5443NT Woonhuis MK046-000352
- Sint Hubertseweg, St. 7 5443ND Woonhuis MK046-000354
- Lokkantseweg 11 5443PE Boerderij MK046-000368
- Zoetsmeerweg 8 5443NH Boerderij MK046-000375

Noch het Rijksmonument aan de Burgemeester Moorenstraat-De Schans (een terrein waarin de middeleeuwse overblijfselen van het kasteel 'Huis te Haps' zijn gesitueerd) behoort tot het zoekgebied, noch het Rijksmonument aan het Kijkuitpad.

3.9 Verkeer

In het MER worden de verkeerskundige aspecten ten behoeve van de meningsvorming over de (on)mogelijkheden voor de randweg Haps beschreven. Deze verkeerskundige analyse vormt de basis voor het bepalen van het oplossend vermogen van de tracé-varianten alsmede de 0+-variant. Basis voor deze analyse vormen enerzijds verkeerskundige basisgegevens, anderzijds de analyses die reeds in het kader van de Verkenning N264 (Grontmij, 2008) hebben plaatsgevonden.

Intensiteiten

Op basis van intensiteitsgegevens van de provincie Noord-Brabant (www.brabant.nl) blijkt voor het jaar 2008 een etmaalintensiteit van 9.733 motorvoertuigen binnen de bebouwde kom van Haps. Circa 15% is (middel)zwaar verkeer. Uit een vergelijking met naastgelegen wegvakken blijkt dat de intensiteit licht toeneemt van west naar oost tot aan de aansluiting met de A73 tot om en nabij de 10.000 mvt./etm. Uit de Verkenning N264 blijkt een intensiteits-capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) van 0,7 à 0,8 voor het gedeelte binnen de bebouwde kom.

Doorgaand verkeer

Uit modelgegevens die de Grontmij heeft gehanteerd bij het opstellen van de Verkenning N264 blijkt een percentage doorgaand verkeer van 47% binnen de kern Haps. Hierbij is doorgaand verkeer gedefinieerd als verkeer dat in het gehele gebied tussen Mill en de A73 over de N264 blijft rijden. In Haps maakt dit dus 47% uit van de totale hoeveelheid verkeer op de N264.

Dit aantal kan verklaard worden door de functie van de N264 in het Regionaal Verbindend Wegennet in combinatie met de relatief geringe verkeersproductie- en attractie van Haps zelf.

Doorkijk naar toekomstige situatie (2020)

Intensiteiten

Autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen (met name het RBL) leiden tot een verwachte etmaalintensiteit van circa 17.400 mvt. in 2020 (verkeersmodel). Voor beide scenario's blijft de I/C-verhouding in Haps 0,7 / 0,8. Echter, op basis van het verkeersmodel prognosticeert de Grontmij dat 'vanwege doorstromingsproblemen in de kern Haps' een alternatieve route zal ontstaan rondom Haps via De Bengels en de Lokkantseweg, met name voor vrachtverkeer van en naar het RBL. (Grontmij 2008).

Doorgaand verkeer

Uit de Verkenning N264 blijkt een verwacht percentage doorgaand verkeer van 71%, uitgaande van alleen autonome groei. Worden ruimtelijke ontwikkelingen zoals het RBL meegenomen, dan blijkt voor 2020 43% doorgaand verkeer. Deze daling is te verklaren doordat verkeer in het scenario met ruimtelijke ontwikkelingen volgens het verkeersmodel gebruik gaat maken van alternatieve routes via De Bengels en de Lokkantseweg.

3.10 Hinder

3.10.1 Geluid

Ten aanzien van geluid moet onderscheid gemaakt worden tussen de omgeving van het bestaande wegennet en het zoekgebied. De omgeving van het bestaande wegennet wordt belast door verkeerslawaaï. Door de relatief hoge intensiteiten op wegen in de kern van Haps wordt hier geluidhinder ervaren. De intensiteit op de wegen in het zoekgebied is beperkt. De woningen en de school in het zoekgebied betreffen geluidgevoelige objecten. In het MER worden geluidsbronnen en geluidgevoelige bestemmingen in het zoek- en studiegebied inzichtelijk gemaakt en wordt de geluidbelasting berekend.

Onderscheid wordt gemaakt in geluidbelast oppervlak en geluidbelaste gebouwen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het zoekgebied en de omgeving van de huidige verbinding door de kern Haps.

3.10.2 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in en rond Haps wordt met name bepaald door de achtergrondconcentratie en wegverkeer. In het MER zal op basis van de beschikbare verkeersgegevens (model en kentekenonderzoek) worden berekend wat de consequenties van de diverse tracé-alternatieven is op de concentraties PM10 (fijnstof) en NO₂ (stikstofdioxide).

3.10.3 Trillingen

Trillingshinder wordt met name veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer. In het centrum van Haps kan sprake zijn van trillingshinder. Hierover zijn nog geen gegevens bekend. In het MER wordt nader ingegaan op trillingsbronnen, trillingsgevoelige bestemmingen en de mate waarin trillingshinder ervaren wordt.

3.10.4 Kabels en Leidingen

Momenteel is de exacte ligging van kabels en leidingen nog niet bekend.

3.10.5 Externe veiligheid

In de kern Haps zijn geen routes aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Incidenteel is wel sprake van bestemmingsverkeer met transport van gevaarlijke stoffen.

3.10.6 Sociale aspecten

Ten aanzien van sociale aspecten worden in het m.e.r. zowel sociale aspecten belicht ter plaatse van de huidige verbinding door het centrum van Haps als ter plaatse van het zoekgebied. In het centrum van Haps worden in de huidige situatie leefbaarheidsproblemen ervaren: barrièrewerking, slechte oversteekbaarheid, beleving onveiligheid, beleving hinder (geur, geluid, licht, trillingen). Het zoekgebied voor de randweg is nu nog relatief rustig, landelijk en agrarisch. In het MER wordt nader ingegaan op hinderbeleving, sociale relaties, sociale veiligheid en barrièrewerking.

3.11 Bedrijven en voorzieningen

In het zoekgebied bevindt zich nu hoofdzakelijk agrarische bedrijvigheid. Van belang is dat de bedrijfsvoering niet door een randweg wordt geschaad. Daarnaast staat een grootschalige ontwikkeling gepland in de vorm van het RBL. Deze bedrijvigheid zorgt voor een extra verkeersaantrekkende werking. Het extra verkeer zal met name via een nieuwe randweg afgewikkeld dienen te worden. In het MER wordt dieper ingegaan op de extra hoeveelheid verkeer en de ontsluiting en bereikbaarheid van de huidige en toekomstige voorzieningen.

4 Tracé-alternatieven

Kragten heeft een tracé-studie uitgevoerd, bestaande uit verkeerskundig onderzoek en een landschappelijke analyse op basis van bestaande info. In deze tracé-studie zijn alle tracés, inclusief de door de klankbordgroep aangedragen alternatieven, onderzocht. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in het nulplus-alternatief en drie tracé-alternatieven die in het MER nader zullen worden onderzocht. In dit hoofdstuk komen deze tracés aan de orde. Voor een volledige beschrijving van alle tracé-alternatieven wordt verwezen naar de tracé-studie (Kragten, 2010).

Opgemerkt wordt dat in de tracé-studie een nummering wordt aangehouden van 1 tot en met 5 en alternatief 1b. Deze nummering is zo gegroeid als gevolg van de discussie met de klankbordgroep. De tracés 1b, 2 en 4 uit de tracé-studies zijn de tracés die nader onderzocht worden in het MER. Ten behoeve van de startnotitie en het MER zijn deze tracés omgenummerd tot 1, 2 en 3.

4.1 Nulplus alternatief

Om in het MER een goede afweging te maken tussen de toename van de hinder op de alternatieve routes binnen de bebouwde kom ten opzichte van de negatieve effecten van een randweg (natuur, leefmilieu, barrièrewerking) dient een nulplus alternatief onderzocht te worden. Dit alternatief behelst het opwaarderen van de bestaande structuur door de kern Haps bijvoorbeeld door middel van de volgende maatregelen:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid (onder andere het verbeteren van de oversteekbaarheid);
- realisatie snelheidsverlagende maatregelen;
- instellen van een parkeer- en stopverbod;
- aanpassen van het wegprofiel;
- aanpassen kruispunten N264 met op de N264 aansluitende gemeentelijke wegen.

In het MER zal een nulplus alternatief worden onderzocht, waarbij naast een combinatie van de bovengenoemde maatregelen ook aanpassingen aan het omliggende wegennet voorgesteld worden zoals:

- aanpassingen aan bestaande wegen of alternatieve routes om het bedrijventerrein RBL beter te ontsluiten. Daarbij kan gedacht worden aan het verbeteren van de ontsluiting door bijvoorbeeld reconstructie van de Oeffeltseweg;
- het aanpassen (reconstructie) van alternatieve routes oostelijk en/of westelijk van de Kerkstraat in combinatie met het verkeersluw maken van de Kerkstraat. Gedacht wordt hierbij bijvoorbeeld aan het verkeersluw maken van alternatieve routes via De Bengels en de Lokkantseweg. Dit ter voorkoming van sluiproutes.

Grote voordeel van het nulplus-alternatief is dat het buitengebied rond Haps met de karakteristieke landschappelijke elementen onaangeroerd blijft. Bestaande structuren blijven gehandhaafd waardoor de bereikbaarheid van woningen en percelen hetzelfde blijft en huiskavels niet worden doorsneden. Nadeel van dit alternatief is dat de geschetste leefbaarheidsproblematiek in het dorp slechts beperkt wordt opgelost.

Bovendien wordt hierdoor de gewenste realisering van de geplande woonuitbreidingen (zie blz 13) uit oogpunt van leefbaarheid (geluid en lucht) bemoeilijkt.

4.2 Alternatief 1

Afbeelding 7: Tracé 1



Alternatief 1 maakt aan westelijke zijde gebruik van bestaande infrastructuur die zonder grote landschappelijke gevolgen kan worden opgevaardeerd. Aan de oostelijke zijde maakt het tracé een wijde lus om de Lokkantseweg en laat zo de enkeerdgronden vrijwel ongemoeid. Dit tracé heeft als belangrijk voordeel dat het tracé niet conflicteert met de Ecologische Hoofdstructuur langs de Balkloop en nabij het tennispark.

Voordeel van dit tracé is de wijde boog die het tracé maakt om de kern Haps. De leefbaarheid in de kern zal hiermee worden verbeterd. Ten opzichte van de bestaande route is dit alternatief 800m langer. Indien de route door de kern Haps onaantrekkelijker wordt gemaakt zal het gebruik van dit tracé gegarandeerd worden. Nadeel aan dit tracé is de aansluiting op de N264 ter plaatse van het RBL. Hier moet een royale bocht gemaakt worden om een vloeiende aansluiting mogelijk te maken.

4.3 Alternatief 2

Afbeelding 8: Tracé 2



Tracé 2 volgt de noordelijke rand van het zoekgebied. Min of meer ter plaatse van het kruispunt Zoetsmeerweg - Lokkantseweg kruist het tracé de Lokkantseweg om vervolgens aan te sluiten op de Kruisstraat.

Verkeerskundig gezien wordt van dit tracé een hoog oplossend vermogen verwacht. De omrij-factor ten opzichte van de bestaande route door het dorp is immers klein.

Daarnaast wordt verwacht dat voorzieningen dienen te worden getroffen om effecten (onder andere akoestiek, trillingen en lucht) tegen te gaan. Tevens kent dit alternatief landschappelijke voordelen dat maar één landschapstype, de oude enkeerdgronden, wordt doorsneden en dat de vooroorlogse ontginningen als gaaf landschapstype bewaard kunnen blijven.

Dit tracé kent echter ook enkele landschappelijke nadelen. Het gaat hier met name om doorsnijding van de enkeerdgronden omdat deze gelegen zijn op de geomorfologisch interessante structuur van de vlechtende rivier. Naast de doorsnijding van de bodem en oude riviergeul over een veel grotere oppervlakte, doorklieft deze variant eveneens de steilranden. De aantasting van de bijzondere bodemelementen in het landschap ten oosten van de dorpskern is dan ook aanzienlijk. Bovendien wordt het Duits lijntje schuin gepasseerd. Hiermee worden de Ecologische Hoofdstructuur en recreatieve verbindingen onderbroken.

Tot slot: tracé 2 betekent dat er een ruimtelijke barrière wordt opgeworpen tussen het buitengebied met het dorp. Daarentegen kan dit ook positief worden uitgelegd doordat het tracé als het ware als een afronding van het dorp kan worden gezien waardoor het buitengebied veel minder wordt aangetast.

4.4 Alternatief 3

Afbeelding 9: Tracé 3



Alternatief 3 is het kortste tracé dat aan de westzijde begint in de bebouwde kom van Haps. Dit tracé is zeer aantrekkelijk want het vormt de kortste verbinding tussen de twee aansluitpunten aan weerszijden van Haps. Het verwacht gebruik zal hiermee maximaal zijn, hetgeen kansen biedt de bestaande N264 in Haps her in te richten als weg met een verblijfsfunctie met een maximum snelheid van 30 km/u. Tevens worden bestaande structuren zoals de Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg niet doorsneden, hetgeen de bereikbaarheid van de woningen en percelen via de bestaande wegen waarborgt. Het tracé ligt tevens aan de rand van het agrarisch gebied ten oosten van de dorpskern waardoor de huiskavels van de agrariërs aan de Lokkantseweg niet worden doorsneden.

Landschappelijk gesproken kent dit alternatief zowel voordelen als nadelen. Zo wordt het waardevolle gebied oostelijk van Haps doorsneden (enkeerdgronden, steilranden, riviergeul uit de ijstijd). Dit vormt een duidelijk nadeel. Eveneens vindt er een schuine doorsnijding plaats van het Duits lijntje, annex Ecologische Hoofdstructuur en recreatieve verbinding. Vervolgens gaat het tracé dwars door het dorp. Het ruimtebeslag van de te voorziene verkeersmaatregelen zal waarschijnlijk inhouden dat de kleine brink aan het begin van de Zoetsmeerweg zal moeten verdwijnen, en daarmee de dorpse sfeer (nadelig).

Ruimtelijk zal dit tracé vervolgens een grote impact hebben in de zin van een scheiding tussen de dorpskern en buurtschap Putselaar, alhoewel dit geen nadeel hoeft te zijn. Het grote voordeel van dit alternatief is echter dat het buitengebied vrijwel volledig gespaard blijft. Het landschappelijk gave, vroeg-20e eeuwse ontginningslandschap blijft landschappelijk zowel als ruimtelijk volledig intact, inclusief alle laanstructuren langs de bestaande wegen.

Verkeerskundig gesproken zijn bij dit alternatief ook een aantal kanttekeningen te plaatsen. Een gedeelte van het tracé zal vanwege de situering binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km/u zal kennen. Daarnaast zal aan de Zoetsmeerweg een aantal woningen moeten worden gesloopt om realisatie mogelijk te maken en ligt het tracé dermate dicht langs de zuid-oost rand van het dorp dat hier een knelpunt te verwachten is ten aanzien van leefbaarheid (geluid en lucht). Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn de bestaande bochten in de N264 een aandachtspunt.

Met name voor dit tracé geldt dat Haps in twee delen wordt gescheiden en er wordt meer verkeer afgewikkeld door de bebouwde kom. Daarentegen kan dit ook positief worden uitgelegd doordat het tracé als het ware als een afronding van het dorp kan worden gezien waardoor het buitengebied veel minder wordt aangetast.

5 Te onderzoeken effecten in het MER

5.1 Inleiding

De aanleg en het gebruik van de randweg heeft een aantal ruimtelijke- en milieugevolgen, zowel in het zoekgebied als in de omgeving van het bestaande wegennet. In deze startnotitie wordt een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten en de wijze waarop de effecten in het MER worden onderzocht. Hierbij wordt het in onderstaande tabel gepresenteerde beoordelingskader gehanteerd.

Tabel 1: Beoordelingskader

Thema	Aspecten
Ruimtelijke structuur	Ontstaansgeschiedenis, Huidig gebruik
Geomorfologie	Vorm van het landschap
Bodem	Bodemverzet, Bodemopbouw, Bodemkwaliteit
Hydrologie	Oppervlaktewater, Grondwater, Waterkwaliteit
Natuur	Beschermde soorten, Beschermde gebieden, Ecologische relaties
Archeologie	Archeologische waarden en verwachtingswaarde
Cultureel Erfgoed	Beschermde en overige cultuurhistorische waarden, Monumenten
Verkeer	Wegenstructuur, Verkeersafwikkelingen, Verkeersveiligheid
Hinder	Geluid, Luchtkwaliteit, Trillingen, Geur, Kabels en leidingen, Externe Veiligheid

In het MER worden na uitvoering van eventuele benodigde onderzoeken, de te verwachten effecten nader uitgewerkt. Waar relevant, bijvoorbeeld voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit is de effectbepaling kwantitatief (cijfermatig), in de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van effecten wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten en permanente effecten, als dit van belang is voor de beoordeling. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen effecten tijdens de aanlegfase (vaak tijdelijke effecten) en effecten na ingebruikname (vaak permanente effecten). Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het zoekgebied. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per thema een globale beschrijving van verwachte effecten gegeven.

5.2 Ruimtelijke structuur

De randweg is een toevoeging aan het landschap in het zoekgebied en heeft een wezenlijk effect op de ruimtelijke structuur. In het MER wordt dit effect beschreven. Hierbij wordt nagegaan in hoeverre de randweg ingepast kan worden in de ruimtelijke structuur, of de randweg past bij het Structuurbeeld zoals gegeven in de StructuurvisiePlus en wat het effect is op de bestaande ruimtelijke structuren en elementen, zoals het beekdal, de bebouwing, de verbinding tussen Haps en Oeffelt, de bufferzone, het Landbouw Ontwikkelingsgebied en het Regionaal Bedrijventerrein. De realisatie van een randweg kan leiden tot een verandering in ruimtegebruik. In het MER wordt onder andere gekeken naar de hinder voor het bestaande gebruik (wonen, werken, recreatie en kabels en leidingen). Daarnaast besteedt het MER aandacht aan het oppervlakte verlies per grondgebruik, doorsnijdingen van agrarische kavels en recreatieve voorzieningen en restgebruik.

5.3 Bodem en water

Voor de aanleg van de randweg is bodemverzet nodig. Daarbij kan de aanleg van de randweg invloed hebben op de bodemopbouw. In het MER wordt gekeken naar de eventuele doorsnijding van een karakteristieke bodemopbouw en het benodigde grondverzet. Verder wordt in het MER aangegeven hoe met mogelijk aan te treffen bodemvervuilingen wordt omgegaan. Tenslotte wordt bekeken of de randweg effect kan hebben op de bodemkwaliteit (bijvoorbeeld door afspoelend wegwater).

Bij het realiseren van de randweg wordt mogelijk het beekdal en de daarbij behorende sloten doorsneden. De randweg leidt tot een toename van verharding in het gebied, die middels aanleg van oppervlaktewater gecompenseerd zal moeten worden.

In het MER worden de effecten van de randweg op het oppervlaktewater, het grondwater en de waterkwaliteit beschreven. In het kader van de waterhuishouding zal contact worden opgenomen met de waterbeheerders, Waterschap Aa en Maas en de provincie.

5.4 Natuur

Aanleg en gebruik van de randweg heeft effect op de natuurwaarden in en (mogelijk) rond het zoekgebied. In het MER zal dit worden onderzocht, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen effect op beschermde gebieden, beschermde soorten en ecologische relaties. De effectbeschrijving richt zich op vier aspecten: vernietiging (ruimtebeslag), verstoring (geluid, licht), versnippering (relaties) en verdroging/vernatting. Aangegeven wordt of natuurwaarden gecompenseerd moeten worden. Mogelijkheden voor compensatie en mitigatie worden, indien nodig, geïnventariseerd.

5.5 Archeologie

Wanneer sprake is van vergraven van de ondergrond bestaat de kans op het verloren gaan van archeologische sporen. In het MER wordt aan de hand van een archeologisch verwachtingsmodel (bureaustudie) de kans op verstoring van deze verwachting beschreven. Vervolgens wordt beschreven hoe in geval van verstoring het beste met deze sporen omgegaan kan worden.

5.6 Landschap en Cultuurhistorie

De randweg zal een historische spoorlijn en enkele historische wegen doorsnijden. In het MER zal het effect van de randweg op de cultuurhistorische waarden in het zoekgebied worden beschreven.

5.7 Verkeer

Effect op wegenstructuur

Met de realisatie van de randweg ontstaat een hoofdontsluitingsweg aan de zuidzijde van Haps. De randweg vormt een verbinding tussen de Sint Hubertseweg, ter hoogte van de Lokkantseweg ten westen van Haps en de Oeffeltseweg ten oosten van Haps. De randweg vormt daarmee een schakel tussen de Rijkswegen A58 en de A73.

Effect op verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling

Met behulp van een verkeersmodel worden verkeersprognoses opgesteld voor de autonome situatie met en zonder randweg. Op basis hiervan ontstaat een kwantitatief beeld van de toe- en afnames van het verkeer op de verschillende wegen/ routes in het studiegebied. Zowel de etmaalintensiteiten als de spitsintensiteiten worden bepaald.

Naast de hoeveelheid verkeer wordt in het MER het effect op de verkeersafwikkeling beschreven. Dit wordt gedaan aan de hand van de I/C-verhouding; de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van de weg. Verder wordt inzicht verkregen in het soort verkeer: bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer, barrièrewerking en oversteekbaarheid.

Kentekenonderzoek

Om gefundeerde uitspraken te doen over het doorgaand verkeer en het herkomstbestemmingsverkeer in het zoekgebied wordt een kentekenonderzoek uitgevoerd. Dit kentekenonderzoek brengt alle gereden routes in Haps en in het zoekgebied in beeld. Op deze manier wordt inzicht verkregen in het gebruik van de huidige N264 als doorgaande route en het gebruik van alternatieve routes door het buitengebied. Met behulp van deze informatie kan voor de toekomst een analyse worden gemaakt van het te verwachten gebruik van een randweg.

Verkeersveiligheid

De randweg heeft naar verwachting een positief effect op de verkeersveiligheid in en rond Haps. De bestaande wegenstructuur wordt ontlast, waardoor de verkeersveiligheid in de kern verbetert. De nieuwe weg introduceert weliswaar verkeer in het zoekgebied, maar wordt aangelegd volgens de principes van Duurzaam Veilig, waarbij verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is.

Het effect van de randweg op verkeersveiligheid wordt kwalitatief bepaald aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig. Hierbij wordt nagegaan in hoeverre het gebruik van de wegen meer in overeenstemming is met de inrichting en de categorisering van de wegen. Andere principes van Duurzaam Veilig zijn de beperking van massa- en snelheidsverschillen en de beperking van conflictpunten. Ook voor deze principes worden de effecten van de autonome situatie met en zonder randweg bepaald. Nadrukkelijke aandacht heeft het effect van de randweg op de verbinding tussen Haps en het RBL en op de aansluitingen van de N264 op de A73.

Daarnaast wordt voor het nulplus alternatief onderzocht op welke wijze verkeersveiligheid en oversteekbaarheid in de kern kan worden verbeterd. Deze aspecten worden ook meegenomen bij de effectbepaling van de randweg op de bestaande infrastructuur.

Langzaam verkeer

De randweg zorgt voor een nieuwe verbinding voor gemotoriseerd verkeer. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer zal daardoor op andere wegen afnemen. Dat heeft een positief effect op de situatie voor langzaam verkeer. Langzaam verkeer in het zoekgebied kan daarentegen barrière werking ondervinden door de randweg. Dit wordt in het MER onderzocht

Landbouwverkeer en recreatief verkeer

Het zoekgebied waarbinnen de tracé-alternatieven moeten worden onderzocht ligt grotendeels in het buitengebied. Dit gebied heeft een overwegend agrarisch karakter. Er vinden in de huidige situatie over de bestaande nogal wat verkeersbewegingen plaats met landbouwvoertuigen. De bereikbaarheid van boerderijen en percelen dient dan ook gewaarborgd te blijven.

In het zoekgebied liggen tevens een aantal recreatieve routes voor het langzaam verkeer. In het MER wordt dan ook onderzocht hoe de noodzakelijke bereikbaarheid kan worden gewaarborgd en in hoeverre de bestaande routes kunnen blijven bestaan of dat naar alternatieven gezocht moet worden.

Openbaar vervoer

De randweg zal naar verwachting geen effect hebben op (het gebruik van) openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer kan aanleg van de randweg een grotere omrij afstand en extra reistijd betekenen. In het MER zal dit nader worden onderzocht.

5.8 Geluid

Door de randweg veranderen de verkeersstromen in en rond Haps en daarmee de geluidhinder door verkeer. In de kern van Haps zal de geluidhinder afnemen. In het zoekgebied wordt extra geluid geïntroduceerd, maar voor minder geluidsgevoelige objecten. Per saldo wordt een positief effect op de geluidbelasting verwacht. In het MER wordt nader onderzocht wat de rol van de realisatie van de randweg op geluidhinder voor de omgeving is. Er zal gerekend worden met een geluidmodel volgens Standaard Rekenmethode 2 uit het Reken en Meetvoorschrift Wegverkeerlawaa.

5.9 Luchtkwaliteit

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de realisatie van de randweg op de luchtkwaliteit is voor de relevante stoffen (NO_x, fijnstof). Hierbij wordt ook gekeken naar het effect van de randweg op de luchtkwaliteit in de kern Haps. De planontwikkeling wordt in het MER getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit (2007). Berekening vindt plaats met een rekenmodel conform de vereisten uit de Wet Luchtkwaliteit. In de kom wordt gerekend met het rekenmodel CAR (Calculation of Air pollution from Road traffic), de alternatieven in het buitengebied worden met rekenmodel ISL2 (Implementatie Standaardrekenmethode Luchtkwaliteit).

5.10 Trillingen

Verandering van verkeersintensiteiten leidt tot verandering in trillingshinder. Naar verwachting is het effect positief. De situatie in de kern van Haps verbeterd. In het buitengebied liggen minder trillingsgevoelige objecten, de objecten liggen op grotere afstand van de weg en de weg kan zo worden gerealiseerd dat trillingen worden beperkt. In het MER wordt het aspect trillingshinder kwalitatief beschreven.

5.11 Kabels en leidingen

In het MER wordt ingegaan op de kans op doorsnijding van hoofdleidingen en op de mogelijke consequenties hiervan. Tevens wordt beschreven hoe eventuele effecten beperkt kunnen worden.

5.12 Externe veiligheid

In Haps is incidenteel sprake van bestemmingsverkeer met transport van gevaarlijke stoffen. Hierdoor overschrijdt de contour van het plaatsgebonden risico het wegprofiel naar verwachting niet en heeft de randweg naar verwachting een neutraal effect ten aanzien van plaatsgebonden risico. Aangezien alleen incidenteel bestemmingsverkeer van transport van gevaarlijke stoffen via Haps rijdt, is de verwachting dat het groepsrisico niet toeneemt. Het verkeer met een bestemming net buiten Haps zal via de randweg worden geleid, waar de bevolkingsdichtheid lager is en het groepsrisico daardoor beperkter. In het MER wordt aandacht besteed aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de randweg, het persoonlijk risico en het groepsrisico. Dit gebeurt door middel van een quickscan, waarbij met behulp van RBM II (Risicoberekeningsmethodiek) de plaatsgebonden risicocontour en 1% letaliteitsafstand (groepsrisico afstand) berekend wordt.

5.13 Leemten in kennis

In het MER wordt een overzicht opgenomen van de leemten in kennis en informatie die na de beschrijving en beoordeling van de tracé-alternatieven resteren. Deze leemten in kennis worden, voor zover relevant, in een door het bevoegd gezag op te stellen evaluatieprogramma opgenomen. Het MER zal een aanzet voor een evaluatieprogramma bevatten.

Afkortingen en begrippen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	<ol style="list-style-type: none"> 1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor hetmilieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport.
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen

inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld over een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
MER milieueffectrapportage	procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER milieueffectrapport	rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit milieu het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (definitie Wet milieubeheer)
milieueffecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (definitie Wet milieubeheer)
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het ruimtelijk besluit
plan m.e.r.	milieubeoordeling gekoppeld aan plannen (structuurvisies, globale bestemmingsplannen, inpassingsplannen) die kaderstellend zijn
project m.e.r.	milieubeoordeling gekoppeld aan besluiten (bestemmingsplannen/inpassingsplannen met concrete eindbestemming of vergunningen) waarin de m.e.r.-plichtige activiteit concreet wordt vastgelegd

RBL	Regionaal Bedrijventerrein Laarakker
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling; toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport (project-m.e.r.)
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de project m.e.r.-procedure
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten

Geraadpleegde literatuur

Croonen	Beleidsnotitie Bebouwingsconcentraties voor kwaliteitsverbetering in het buitengebied, Rosmalen, april 2009
Croonen	Bestemmingsplan buitengebied 2010, plaats en datum van uitgave onbekend
Croonen	Verbeelding bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker, Rosmalen, juli 2009
Croonen	Plankaart bestemmingsplan buitengebied 2010, Rosmalen, oktober 2009
Gemeente Cuijk	Projectplan, tracéstudie Randweg Haps N264, Cuijk, augustus 2009
Gemeente Cuijk	Cuijk cultureel beschouwd, cultuurnota gemeente Cuijk 2008-2012, Cuijk, maart 2008
Gemeente Cuijk	Archeologisch beleidsplan gemeente Cuijk, plaats en datum van uitgave onbekend
Gemeente Cuijk	Overzicht rijksmonumenten Cuijk, Cuijk, 2004
Gemeente Cuijk	Bomen verdienen bescherming, monumentale bomennota gemeente Cuijk 2009-2019, Cuijk, juni 2008
Wissing, stedenbouw en vormgeving b.v.	StructuurvisiePlus Land van Cuijk, Barendrecht januari 2001
Grontmij	Verkenning N264, wegvak tussen N277/Middenpeelweg en N610/Maas, Eindhoven, juni 2008
Grontmij	Integrale dassennota Cuijk, Däs pas leven in Cuijk, november 2002
Kragten	Tracé-studie randweg Haps, Roermond, april 2010
Kragten	Fietsplan GGA Noordoost-Brabant, Roermond, mei 2008

Kragten	Verslagen informatie-avond 16-12-2009 Verslagen klankbordgroep 19-01-2010 en 24-03-2010
Provincie Noord-Brabant	Toelichting gegevens flora en herpetofauna, 's Hertogenbosch, december 2009
SOB Research	Archeologisch Bureauonderzoek Randweg Haps, Heinenoord, januari 2010

Websites:

www.brabant.nl

**GEMEENTE CUIJK EN PROVINCIE
NOORD-BRABANT**

Startnotitie m.e.r. randweg Haps

Definitief

Bijlage 1 Procedure m.e.r.

Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de besluit-m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (concept-)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (concept-)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (concept-)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zo nodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

Startnotitie m.e.r.

De startnotitie m.e.r. is de eerste stap in de project-m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;

- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven .wat en hoe. in het MER aan de orde moet komen. Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r.-procedure. De startnotitie wordt gedurende zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kan eenieder reageren op de startnotitie. Wensen en/of suggesties over de richtlijnen kunnen bij het bevoegd gezag worden ingediend. Tijdens de inspraakperiode kan een informatie- en inspraakbijeenkomst worden gehouden. Tijdens deze bijeenkomst kunnen ook mondelinge reacties worden gegeven.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Het bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs. De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. (VROM, 2009) bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten. Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is.

Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen. Concreet gaat het hierbij om de voorontwerpbestemmingsplan.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt. Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan Bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol: het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot realisatie van de Randweg Haps, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Wie is initiatiefnemer? College van B&W van de gemeente Cuijk
College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag

Rol

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- vaststellen van de ruimtelijke besluiten, in dit geval de structuurvisie en het bestemmingsplan;
- diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Wie is bevoegd gezag? Gemeenteraad van Cuijk

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage? Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht (zie ook www.eia.nl).

Wettelijke adviseurs

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
- uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs? Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV, Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het bestemmingsplan als zodanig optreden;

Overigens zal het bestemmingsplan aan een aantal andere instanties worden toegestuurd ten behoeve van het voeren van overleg.

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiervan openbare kennisgevingen.

Projectgroep

De projectgroep is de ambtelijke vertegenwoordiging. De projectgroep is verantwoordelijk voor de rapportage aan de stuurgroep over de voortgang van het project. De projectgroep bewaakt onder meer de onderlinge afstemming van alle inhoudelijke activiteiten van het project en is verantwoordelijk voor de voorbereiding van besluitvorming in de stuurgroep.

Bovendien draagt zij zorg voor goede communicatie met alle doelgroepen, zowel intern als extern. Op formele wijze dient zij raadsstukken in bij de gemeenteraad en collegestukken bij het college B&W, maar ook op informele wijze wordt van de projectgroepleden verwacht dat zij op frequente wijze de bestuurders van de provincie, gemeente Haps inlichten over de voortgang.

Stuurgroep

De goedkeuring van verschillende tussenproducten gebeurt door de stuurgroep. Ten behoeve van een nadere toelichting en betrokkenheid van de bestuurders bij het proces, is het belangrijk dat op bepaalde momenten hiervoor een overleg wordt ingepland. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de projectgroep en de verantwoordelijke bestuurders. De stuurgroep zorgt als eindverantwoordelijke voor de uiteindelijke besluitvorming van de verschillende tussenproducten.

Relatie MER - Bestemmingsplan

In deze MER-studie is een duidelijke koppeling tussen de MER voor de randweg en het bestemmingsplan buitengebied. Onderstaand schema visualiseert de samenhang.

Afbeelding 10: Samenhang MER en bestemmingsplan

